

XARİCİ İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİN MÖVCUD VƏZİYYƏTİ VƏ KƏND TƏSƏRRÜFATININ İNKİŞAFI MƏSƏLƏLƏRİ

F.F. BABAYEV, dissertant
Azərbaycan ETKTİ və Tİ

Məlumdur ki, Azərbaycan Respublikasının xarici ölkələrlə iqtisadi əlaqələrinin miqyası son 15 ildə dinamik olaraq genişlənir. 1999-cu ildə Azərbaycan Respublikası dünyanın 121 ölkəsindən 1103 adda (mal qruplarının koduna görə) müxtəlif məhsullar idxal etmişdir ki, onlardan 156-sı yeyinti məhsulları, müxtəlif içkilər, bütün məmulatı və sairədən ibarət olmuşdur. Həmin il respublikadan xaricə müvafiq olaraq 599 adda (mal qruplarının koduna görə) müxtəlif əmtəələr ixrac olunmuşdur. İxrac olunan əmtəələrin dəyərinin 78,6 faizini mineral məhsullar, 3,73 faizini maşınlar, mexanizmlər, elektron avadanlıqlar, 3,6 faizini yeyinti məhsulları, alkoqollu və alkoqolsuz içkilər, bütün məmulatları, 2,45 faizini kimya sənayesi məhsulları və 2,4 faizini isə plastik kütlə, kauçuk, rezin onlardan hazırlanmış məhsullar təşkil etmişdir. Yerdə qalanı isə istehlak məhsullarından ibarət olmuşdur. (3).

2005-ci ildə ölkənin sosial-iqtisadi inkişafı ilə əlaqədar Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatında göstərilir ki, 2005-ci ildə "Xarici ölkələrə göndərilən malların 76,8 faizini mineral məhsullar, o cümlədən 76,1 faizini neft və neft emalı məhsulları, 7,5 faizini ərzaq məhsulları, 6,3 faizini yerüstü, hava və su nəqliyyatı vasitələri, 3,0 faizini kimya sənayesi məhsulları, 2,4 faizini az qiymətli metallar və onlardan hazırlanmış məmulatlar, 1,7 faizini polimer materiallar, plastik kütlə, kauçuk, rezin və onlardan hazırlanmış məmulatlar, 1,3 faizini toxuculuq materialları və məmulatları, 1,0 faizini digər mallar təşkil etmişdir. Xarici ticarət dövriyyəsinin 6195,3 milyon dolları və ya 72,5 faizi, o cümlədən ixracın 79,2, idxalın 65,6 faizi uzaq xarici dövlətlərin payına düşmüşdür. 2004-cü illə müqayisədə uzaq xarici dövlətlərlə ticarət dövriyyəsinin ümumi həcmi 16,5 faiz, o cümlədən idxal olunan malların həcmi 18,9 faiz, Azərbaycandan onlara göndərilən malların həcmi 14,7 faiz artmışdır. Müstəqil Dövlətlər Birliyinə üzv olan ölkələrlə ticarət dövriyyəsinin ümumi həcmi 2351,9 milyon dollar, o cümlədən idxal 1446,5 milyon, ixrac 905,4 milyon dollar təşkil etmişdir. 2004-cü ilə nisbətən həmin ölkələrlə ticarət dövriyyəsinin həcmi 29,6 faiz, o cümlədən idxal 20,5 faiz, ixrac 47,4 faiz artmışdır" (2).

Tədqiqat göstərir ki, MDB dövlətlərindən həmçinin xarici ölkələrdən idxal edilən malların böyük bir hissəsini Azərbaycan Respublikasında istehsal etmək olardı. Həmin ölkələrə ixrac edilən xammalı isə son məhsula çatdırmaqla ölkəmiz daha çox qazana bilərdi. 2004-cü ilin materiallarının nəzərdən keçirilməsi bu sahədə keyfiyyət dəyişikliklərinin baş verdiyini göstərir. Hesablamalara görə keçən il Azərbaycan Respublikası ilə digər ölkələrin xarici-ticarət dövriyyəsinin ümumi həcmi 1991-2000-ci illərə nisbətən bütünlüklə artmış, idxal və ixracın nisbətlərində diqqətəlayiq dəyişikliklər baş vermiş və onların quruluşu respublikamızın xeyrinə yaxşılaşdırılmışdır.

Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilə dair məlumatlarından görünür ki, 2000-ci ildə idxalın 31,1%-ni maşın və mexanizmlər, elektrotexniki avadanlıq, 18,7%-ni ərzaq malları, 10,5%-ni az qiymətli metallar və onlardan hazırlanan məmulatlar, 9,8%-ni mineral məhsullar, 8,7%-ni nəqliyyat vasitələri, 7,1%-ni kimya sənayesi məhsulları təşkil etmişdir. Respublikaya gətirilən ərzaq məhsullarının miqdarı və dəyəri ölkəmizin öz istehsalı hesabına xeyli azalmışdır.

Araşdırmalardan görünür ki, xarici ticarət dövriyyəsinə idxalın və ixracın əsas hissəsi uzaq xarici dövlətlərin payına düşmüşdür. Belə ki, 2000-ci il 1999-cu illə müqayisədə uzaq xarici dövlətlərlə ticarət dövriyyəsinin ümumi həcmi, 2 dəfə, o cümlədən idxal olunan malların həcmi 12,2 faiz, Azərbaycandan onlara göndərilən malların miqdarı 3,2 dəfə artmışdır. 1995-ci ildəki 30,5 mln.dollarlıq mənfəəti ticarət saldosuna qarşı 2000-ci ildə 573,1 mln. dollar müsbət saldo yaranmışdır. Həmin dövrdə uzaq xarici dövlətlərə bütün ixracın 91,5 faizi qədər neft və neft emalı məhsulları göndərilmişdir. Bundan əlavə uzaq xarici dövlətlərə 5,4 min ton qoz, fındıq, şabalıd, 18,1 min ton polietilen, 61,7 min ton neft qatranları, 5,1 min ton iri buynuzlu mal-qara dərisi, 32,7 min ton pambıq mahlı ixrac edilmişdir.

Həmin dövlətlərdən idxal edilən malların 41,9%-i maşınlar və mexanizmlər, elektrotexniki avadanlıq, 12,7%-ni ərzaq məhsulları, 9,7%-ni az qiymətli metallar və onlardan hazırlanan məmulatlar, 9,6%-ni mineral məhsullar, 7,9%-ni kimya sənayesi əmtəəsi təşkil etmişdir. Eyni təmayül Müstəqil Dövlətlər Birliyi ölkələri ilə respublikamızın mal mübadiləsində də özünü göstərir. Faktiki məlumatlardan görünür ki, 2005-ci ildə bu meyil davam etmişdir. Belə ki, 2005-ci ildə ölkənin müəssisə və təşkilatları, özəl qurumları dünyanın 120 xarici dövləti ilə idxal-ixrac əməliyyatları aparmışdır. Xarici ticarət dövriyyəsinin ümumi həcmi 8547,2 milyon ABŞ dolları, o cümlədən ixrac 4346,9 milyon ABŞ dolları, idxal 4200,3 milyon ABŞ dolları təşkil etmiş, ölkə üzrə 146,6 milyon ABŞ dolları məbləğində müsbət xarici ticarət saldosu yaranmış, ixrac idxalı 32,9 faiz üstələmişdir. 2004-cü illə müqayisədə xarici ticarət dövriyyəsinin ümumi həcmi 19,9%, o cümlədən ixrac 20,2 faiz, idxal 19,5 faiz artmışdır.

İdxal-ixrac əməliyyatlarının 59,0 faizi, o cümlədən idxalın 69,0 və ixracın 52,6 faizi qeyri-dövlət sektorunun müəssisələri və fiziki şəxslər tərəfindən həyata keçirilmişdir. Xarici ticarət əməliyyatlarının 58,7 faizi sərbəst dövrəli valyuta sövdələşmələri ilə, 21,3 faizi müəssisə və obyektlərin tikintisinə dair saziş-öhdəlik hesabına malların keçirilməsi yolu ilə aparılmışdır. Müəssisə və obyektlərin tikintisinə dair saziş-öhdəlik hesabına malların keçirilməsinin hamısı, sərbəst dövrəli valyuta sövdələşmələrinin 75,7 faizi uzaq xarici ölkələrlə həyata keçirilmişdir.

**1991-2004-cü illərdə idxal və ixracın
dinamikası (min ABŞ dolları)**

İllər	Döriyyə	İdxal	İxrac	Saldo
1991	4002234,3	1881266,2	2120968,1	239701,9
1992	2423885,0	939862,0	1483973,0	544111,0
1993	13534674,1	628806,0	724661,1	95855,1
1994	1430644,7	777910,5	652734,2	-125176,3
1995	1304856,5	667657,2	637199,3	-30457,9
2000	2917291,1	1172071,2	1745219,9	573148,7
2001	3745313,5	1431107,4	2314206,1	883098,7
2002	3832883,7	1665484,0	2167399,7	501915,7
2003	52116558,9	2626181,1	2590377,8	-35803,3
2004	7131310,9	3515861,1	3115449,8	99588,7

2005-ci ildə idxalın 33,3 faizini maşın və mexanizmlər, elektrotexniki avadanlıq, 15,3 faizini mineral məhsullar, 10,6 faizini ərzaq malları, 10,0 faizini yerüstü, hava və su nəqliyyat vasitələri, 11,6 faizini az qiymətli metallar və onlardan hazırlanmış məmulatlar, 4,4 faizini kimya sənayesi məhsulları, 8,4 faizini müxtəlif cihaz və aparatlar, tibbi və s. avadanlıq təşkil etmişdir. (2).

Müqayisə edilən dövrdə idxal olunan maşın və mexanizmlər, elektrotexniki avadanlıq 2,2 faiz, kimya sənayesi məhsulları 1,3 faiz, ağac və ağac məmulatları 0,8 faiz, yerüstü, hava və su nəqliyyat vasitələri 2,3 faiz, mineral məhsullar 0,8 faiz, müxtəlif cihaz və aparatlar, tibbi və s. avadanlıq 6,1 faiz artmış, az qiymətli metallar və onlardan hazırlanan məmulatlar 4,5 faiz, ərzaq məhsulları 8,7 faiz azalmışdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, 2004-cü ildə 2000-ci ilə nisbətən mühüm növ kənd təsərrüfatı məhsulları idxal-ixracında dəyişikliklər əmələ gəlmişdir. Faktiki məlumatlardan görünür ki, yumurta, kartof idxalı xeyli azalmış, təzə tərəvəz, təzə meyvə, çay, biyan kökü, meyvə şirələr, tütün ixracı isə artmışdır. (1,6). Bunun əsas səbəblərindən biri həmin məhsullar istehsalının ölkəmizdə xeyli artması ilə əlaqədardır.

Məlumdur ki, Azərbaycan Respublikasında iqtisadi əlaqələrin inkişaf etdirilməsinin əsas istiqamətlərindən biri də regionda nəqliyyat-kommunikasiya sferasının inkişaf etdirilməsi sahəsində əməkdaşlıqdır. Bu əlaqələr ölkələr arasındakı iqtisadi əlaqələrin digər formalarından fərqli olaraq Avropa və Asiya ölkələri arasında birləşdirir. İqtisadi əlaqələrin bu formasının əsasən iki istiqamətdə həyata keçirilməsi iqtisadi baxımdan səmərəlidir.

Birincisi, son illər daha geniş müzakirə obyektinə çevrilmiş transkontinental kommunikasiya məsələsinin həlli və onun vasitəsilə dünya bazarına çıxmaq baxımından;

İkincisi, Xəzər dənizindəki və eyni zamanda burada çıxarılan enerji ehtiyatlarının Azərbaycan ərazisindən Qərbə ixrac edilməsi üçün Şərq-Qərb enerji dəhlizini yaratmaq baxımından.

Qeyd edək ki, birinci istiqamətdə Avropa ölkələrindən Qara Dənizə, sonra Gürcüstan, Azərbaycan, Türkmənistan, Özbəkistan, Qırğızistan, Çin və Cənubi Şərqi Asiya ölkələrinə gedən Böyük İpək Yolunun bərpası və inkişafı nəzərdə tutulur. Məlum olduğu kimi 1990-1991-ci illərdə Mərkəzi Asiya və Zaqafqazıyanın 8 dövlətinə humanitar yardım göstərmək istəyən Avropa Rusiyanın etibarsız yollarından istifadə etməli olurdu. Yalnız

Gürcüstanın Qərbə açılan bir başa yolu var idi. Lakin Abxaziya, münəqişəli Şimal-Cənub nəqliyyat yolları Qafqazın Qərbində, çeçen konfliktini isə Şərqində bağladı. Azərbaycan-Ermənistan hərbi toqquşmaları isə Azərbaycanla Türkiyənin birbaşa əlaqələrinin zəifləməsinə səbəb oldu. Nəticədə Qərb və Şərq birləşdirən qədim İpək Yolunun bərpası ideyası meydana çıxdı. Avropa Birliyi Komissiyasının təşəbbüsü ilə 1993-cü ilin may ayında Brüsseldə Qafqaz və Mərkəzi Asiya Dövlətlərinin Milli və beynəlxalq nəqliyyat, ticarət kommunikasiyalarının inkişafı strategiyasının müzakirəsinə həsr edilmiş xüsusi görüş oldu. Həmin görüşdə təsis edilmiş "Avropa-Qafqaz-Asiya" (TRASEKA) nəqliyyat dəhlizi proqramı Avrasiya məkanında həyata keçirilən ən dinamik, iqtisadi cəhətdən ən səmərəli layihələrdən biri oldu. 5 Mərkəzi Asiya və 3 Qafqaz respublikalarının iştirak etdiyi həmin konfransda Qara Dəniz, Qafqaz, Xəzər dənizlərindən keçərək Mərkəzi Asiyaya istiqamətlənən Texniki yardım Proqramının həyata keçirilməsi barədə razılıq əldə edildi. 1998-ci ildə sentyabrın 8-də Bakı şəhərində 32 ölkənin və 13 beynəlxalq təşkilatın nümayəndə heyətlərinin iştirakı ilə "Tarixi İpək Yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfrans" keçirilməsi Avropa-Asiya nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması və inkişafında həlledici hadisə oldu. Həmin konfransda TRASEKA-nin işçi qrupunun hazırladığı "Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında əsas çoxtərəfli saziş", onun texniki əlavələri, Bakı bəyannaməsinin imzalanması çox böyük iqtisadi, siyasi və tarixi əhəmiyyətə malikdir.

Beləliklə, tarixi İpək Yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfransın sonunda bağlanmış sənədlər regionun nəqliyyat sisteminin inkişafı üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Fikrimizcə, bu sənədlərdəki müddəaların yerinə yetirilməsi region ölkələri arasında iqtisadi əməkdaşlığın genişləndirilməsinin inkişafı və s. üçün əsas rol oynayacaqdır.

Böyük İpək Yolunun bərpası çərçivəsində həmin vaxtdan başlayaraq Transqafqaz dəhlizi ilə Özbəkistandan ixrac və idxal edilən yüklərin həcmi xeyli artmışdır. Əgər 1996-cı ildə Transqafqaz nəqliyyat dəhlizi ilə daşınan yüklərin həcmi 140 min ton idisə, 1997-ci ildə bu 2 dəfədən çox artaraq 300 min ton, 1998-ci ildə isə 5600 min ton olmuşdur. Hazırda hər il daşınan yüklərin həcmi 800-900 min tona çatır. Bu yol ilə ixrac edilən yüklərin əsas hissəsi pambıq, idxal məhsulları isə buğda olmuşdur.

Tədqiqat nəticəsində əlaqələrin intensivləşdirilməsi baxımından Azərbaycanın maraqlarını aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq mümkündür:

- İpək Yolunun keçdiyi ölkələr üzrə mal və xidmətlər dövriyyəsinin artımı nəticəsində əldə olunacaq tranzit rüsumlar;

Azərbaycan nəqliyyat dəhlizinin mərkəzində yerləşməklə ölkə ərazisində keçən hər ton yükə görə 14 ABŞ dolları məbləğində mənfəət əldə edəcək ki, bu da ölkə büdcəsinə il ərzində böyük məbləğdə vəsait daxil olmaqla deməkdir.

- iştirakçı dövlətlər üçün nəqliyyat xərclərinin aşağı salınması nəticəsində ümumi yükdaşımaqlarının həcmində artması;

- Nəqliyyat və kommunikasiya şəbəkəsinin əlaqəli şəkildə güclü inkişafı.

Araşdırmalar göstərir ki, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi ilə yüklərin daşınması Rusiya ərazisindən keçən Şimal yoluna nisbətən üçüz və təhlükəsizdir. Hər şeydən əvvəl qeyd etmək lazımdır ki, Şimal yolu ilə müqayisədə bu yolun uzunluğu 2000 km qısadır və təhlükəsiz olmaqla bərabər ilboyu fəaliyyət göstərir. Transqafqaz nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyət göstərdiyi son illərdə bu yolun üstünlüyü daha çox nəzərə çarpıb.

Azərbaycan dünyanın nəqliyyat cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrinə xas olan beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyatın mühüm sahələrinin: dəmir yolu, dəniz, avtomobil, boru kəməri və hava nəqliyyatının inkişaf etməsi baxımından daxili və xarici yükləşmələrin ən səmərəli yollarla həyata keçirilməsi üçün əlverişli iqtisadi şəraitə malikdir.

Dövlət Statistika Komitəsinin 2004-cü ilə dair statistik məlumatlarında göstərilir ki, "Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin reallaşması ölkəmizin müstəqillik illərində əldə etdiyi uğurlu nailiyyətlərindən biri olmuşdur. Avropa və Asiya ölkələri arasında yüklərin qarşılıqlı olaraq faydalı və təhlükəsiz ötürülməsi sahəsində bu dəhliz ölkə iqtisadiyyatının inkişafında, yerüstü nəqliyyat kompleksinin formalaşmasına ciddi təsir edən amillərdən birinə çevrilmişdir. 2004-cü ildə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində 40,8 milyon ton və ya 1997-ci ilə müqayisədə 7,3 dəfə çox yük daşınmışdır." (1).

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat-kommunikasiya sisteminin inkişafı və infrastrukturunun mövcud olması, coğrafi cəhətdən böyük strateji əhəmiyyətə malik olması, dünya bazarında yüksək maraq oyadan xammal, azad əmək ehtiyatı və digər əsaslı iqtisadi amillər respublikamızda xarici dövlətlərin maraqlarını gücləndirərək investisiya qoyuluşunda rəqabət yaratmışdır. Xarici dövlətlərin maraqlarının artması xarici əlaqələrin genişlənməsinə və təkmilləşməsinə böyük təkan verir.

Bundan başqa yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, Azərbaycanın əlverişli geosiyasi regionda yerləşməsi nəinki xarici əlaqələrin genişlənməsində, hətta Avropa və Asiya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin yaranmasında onun inkişafında Azərbaycan ərazisindən tranzit kimi istifadə etmələrinə geniş imkan yaradır. 2004-cü ildə 2000-ci ilə nisbətən tranzit yüklərin həcmi 2,1 dəfə artmışdır.

Coğrafi mövqeyinə görə Azərbaycanın Avropa və Asiya arasında yerləşməsi Böyük İpək Yolunun bərpasının respublikamız üçün xüsusi əhəmiyyəti olduğunu şərtləndirir. Bazar iqtisadiyyatının və Azərbaycanda iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsində nəqliyyatın rolu əvəz edilməzdir.

Son illərdə yük daşınmaları ilə əlaqədar gəlir ildən-ildə artır. Belə ki, 1995-ci il Mərkəzi Asiyanın Azərbaycanın ərazisindən 350 min ton, 1996-cı ildə 650 min ton, 1997-ci ildə 2 mln. ton, 1998-ci ildə isə 4 mln. ton yük keçirilmişdir. 2000-2004-cü illərdə bu göstəricilər bir neçə dəfə artmışdır. Respublika ərazisindən keçən yükün hər tonu büdcəyə 15 dollar gəlir gətirir. Statistik məlumatların təhlili Böyük İpək Yolunun bərpasının və Avropa-Qafqaz-Asiya tranzit yolunun açılması ilə əlaqədar respublikaya milyonlarla manat gəlir gətirəcəyini təsdiq edir.

Qeyd edək ki, Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələrinin əsas forması respublika iqtisadiyyatına xarici kapital axınıdır. Müstəqillik əldə edən Azərbaycanın iqtisadiyyatının dərin böhran keçirməsi və istehsal texnologiyasının köhnəlməsi, müasir tələblərə cavab verməməsi eyni zamanda məhsuldarlığın kəskin aşağı düşməsi istehsal sahələrinə xarici kapital qoyuluşuna böyük ehtiyac olduğunu şərtləndirir.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində öz iqtisadiyyatını inkişaf etdirməyə çalışan dövlətimiz üçün yeni xarici iqtisadi əlaqələrin qurulmasına və genişləndirilməsinə böyük ehtiyac vardır. Artıq öz nefti və bir sıra sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları ilə dünya bazarına çıxan dövlətimiz üçün bu imkanlardan maksimum səviyyədə səmərəli istifadə etmək zəruridir.

Xarici əlaqələrin səmərəli qurulması, sahibkarların xarici bazarlarla əlaqələrinin möhkəmləndirilməsi ölkəyə valyuta axınının təmin edilməsinə imkan verə bilər və bu sahədə kənd təsərrüfatının inkişafını təmin edir. Ona görə də xaricə məhsul ixracının stimullaşdırılması, xarici investisiyaların texnologiya şəklində respublikaya gətirilməsinə şərait yaradılmalıdır. Bu mənada biz professor İ.H.İbrahimovun belə bir fikri ilə razılaşırıq ki, "Yerli istehsalçıların xarici rəqabətdən qorunması və xarici investisiyanın texnologiya şəklində respublikaya cəlb edilməsinə əlverişli şərait yaradılmalıdır.

Əlbəttə, təkcə xarici investisiyaların cəlb edilməsinə, onların istehsalə vəsait qoymasına ümid bəsləmək olmaz. Ona görə də xarici investisiyanın texnologiya şəklində respublikaya cəlb edilməsinə üstünlük verilməsi, müəssisələrin köhnə avadanlıq və texnologiyası mütləq qırxıq texnologiya ilə əvəz edilməsi, əhalidə olan sərbəst vəsaitlərinin (maliyyə resurslarının) istehsalə cəlb edilməsi əsas şərtlərdən biri olmalı, həmin vəsaitin istehsalda və özəlləşmədə istifadəsinə dövlət səviyyəsində təminat verilməlidir." (5). Bununla yanaşı professor R.T.Həsənov haqlı olaraq xarici iqtisadi əlaqələrdə problemlər olduğunu göstərərək qeyd edir ki, "... Hələ də ölkənin ixrac potensialından lazımı səviyyədə tam və səmərəli istifadə olunmur və idxalı əvəz edə bilən məhsul istehsalına lazımı fikir verilmir." (4).

Ona görə də ixrac olunan xammalın və məhsulların ölkədə emal olunaraq dünya bazarlarına rəqabətə davamlı hazır məhsul kimi çıxarılması iqtisadi inkişafın əsas strateji istiqamətlərindən biri olmalıdır. Odur ki, ölkə iqtisadiyyatının inkişafı və iqtisadi fəaliyyətin səmərəliliyi Böyük İpək Yolunun inkişafından çox asılıdır. Belə ki, kənd təsərrüfatının inkişafı nəqliyyat əlaqələrinin inkişafından çox asılıdır. Belə ki, kənd təsərrüfatında istehsal olunan məhsulların daxili və xarici bazarlara daşınması labüddür.

Bu proses müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri və ən əsas avtomol nəqliyyatı ilə həyata keçirilir. Ölkədə nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı, xarici bazarlarla əlaqələrin saxlanmasına Azərbaycan ərazisindən keçib gedən Böyük İpək Yolundan da çox asılı olacaq bu yol məhsulların qərbə və şərqə çıdırılmasında aparıcı rol oynayacaqdır. Məlumdur ki, dünya bazarında iştirak etmək ölkələr arasındakı əlaqələri daha da gücləndirir, onları bir-birindən qarşılıqlı asılı vəziyyətə salır.

Beləliklə, ölkələrin bir-birinə ehtiyacı var, problemlərin həll edilməsində imkanların qarşılıqlı istifadəsi üçün şərait yaranır.

Odur ki, Azərbaycan iqtisadi münasibətlərin dünya təsərrüfatı sistemindəki bütün formalarından istifadə edərək dünya bazarına çıxmağı təmin etməlidir. Bu prosesi tezləşdirə biləcək amil isə xarici investisiyaların ölkəmizə cəlb edilməsini sürətləndirir.

Göründüyü kimi, ölkənin potensial imkanlarından tam və səmərəli istifadə edilməsi obyektiv zərurətə çevrilmişdir. Bundan aydın olur ki, Xəzər regionu müasir geosiyasi dayaq nöqtəsinə çevrilir və dünya iqtisadiyyatının sabitləşdirilməsində və dinamik inkişafında mühüm rol

oynayır.

Hazırda bərpa edilməkdə olan Böyük İpək Yolu Londondan başlamalı, Paris, Roma, İstanbul, Tbilisi, Bakı, Aşqabad, Daşkənd, Alma-Ata, Pekindən keçib Tokioda başa çatmalıdır. Avropa və Asiya mərkəzində yerləşən və 34-dən çox dövlətin ərazisindən keçərək onları özündə birləşdirən Böyük İpək Yolunun müasir dövrdə iqtisadi, siyasi və sosial baxımdan əhəmiyyəti ölçüyə gəlməzdir.

Beləliklə, hesab edirik ki, Böyük İpək Yolu əhatəsinə daxil olan bir çox dövlətlərin elmi-texniki tərəqqinin nailiyyətlərindən bəhrələnməsinə və əlaqələrin inkişafına daha geniş imkanlar yaradaraq və yolun özü də elmi-texniki tərəqqinin nailiyyətləri əsasında təşəkkül tapacaqdır.

ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycanın statistik göstəriciləri -2005. DSK. Bakı, 2005 869s (s712, 685) 2. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatı. Respublika qəzeti. 5 fevral 2006-cı il, № 025. 3. Ələskərov A.K. Müstəqil Azərbaycan Respublikasının xarici iqtisadi əlaqələrinin müasir vəziyyəti və səmərələşdirilməsinin bəzi məsələləri. AzMEA. İqtisadiyyat İnstitutu, Bakı Biznes Universiteti. Konfrans tezisləri. Bakı, 2001-ci il, s. 5-12. 4. Həsənov R.T. Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafının bazar modelinin konseptual əsasları. Bakı, 1998 343 s. (s. 181). 5. İbrahimov İ.H. Aqrar islahatın təşkilatı-iqtisadi mexanizmi. Bakı 1998. 168 s. (s.132). 6. Müstəqil Azərbaycan 10 il. DSK. Bakı, 2001-ci il. 698 s. (s 604).

NAXÇIVAN MR ŞƏRAİTİNDƏ SUVARILAN PAYIZLIQ ƏKİNLƏRDƏ BUĞDA NÜMUNƏLƏRİNİN TƏDQIQI

P.Ü.FƏTULLAYEV, aspirant
AMEA Naxçıvan Bölməsi Bioresurslar İnstitutu

Taxılçılıq Muxtar Respublikanın kənd təsərrüfatının aparıcı sahələrindən biridir. Əhalinin yüksək keyfiyyətli çörək taxılına olan tələbatının ödənilməsi həmişə diqqət mərkəzində olmuşdur. Bunun üçün də yerli torpaq-iqlim şəraitinə uyğun, xarici mühitin əlverişsiz amillərinə (quraqlığa, şaxtaya, xəstəliklərə və s.) qarşı davamlı, yüksək keyfiyyətli və məhsuldar yeni buğda sortlarının yaradılması əsas məsələdir. Dünya elminin son nailiyyətlərini, seleksiya və genetikanın müasir metodlarını tətbiq etmədən əkinciliyin, bazar iqtisadiyyatının tələblərinə cavab verə bilən yeni buğda sortlarının yaradılması qeyri-mümkündür. Göstərilən nəticələrə nail olmaq üçün ən vacib məsələlərdən biri müxtəlif təsərrüfat qiymətli əlamətlərin və bioloji xüsusiyyətlərin geniş spektrinə malik zəngin genofondun yaradılması və ondan məqsədli seleksiya işlərində düzgün istifadə olunmasıdır.

Müxtəlif qitə və ölkələrdə aparılan tarixi tədqiqat və arxeoloji qazıntılar zamanı müəyyən olunmuşdur ki, Afrika və Asiyada buğdadan 6-7min il bundan əvvəl istifadə edilmişdir.

Buğdanın İraqda 6500, Misirdə 6000, Çində 5000, Avropa ölkələrində isə 4-5min illik tarixi vardır. Naxçıvan yaxınlığında aparılan "Kültəpə" arxeoloji qazıntılardan çoxlu buğda növlərinin tapılması, Xocalıda, Qazaxda, Şamaxıda və bir sıra başqa yerlərdə aparılan arxeoloji qazıntılar və onlardan tapılan buğda, pərinç, arpa və qeyri taxılların dənələri, sünbülləri və onları becərmək üçün alətlər Azərbaycanda buğda əkilməsinin 4-5 min illik tarixi olduğunu sübut edir (2).

Azərbaycanda buğdanın öyrənilməsinə dair K.Flyaksberq, N.İ.Vavilov, N.N.Kuleşov, L.L.Dekapriloviç, M.M.Yaqubtsiner, P.M.Jukovski, V.N.Qromo-çevski, İ.D.Mustafayev, C.Ə.Əliyev və başqaları tədqiqat işləri aparmışlar.

İ.D.Mustafayevin fikrinə əsaslanaraq demək olar ki, Azərbaycan buğda formalarının müxtəlifliyi və coxluğuna görə dünya miqyasında birincilər sırasında dura bilər (2).

N.İ.Vavilovun qeyd etdiyi kimi seleksiya insanın istəyi ilə istiqamətləndirilən təkamüldür. O, qeyd edirdi ki, seleksiya işinin müvəffəqiyyəti xeyli dərəcədə ilkin materiallarla müəyyən edilir. Yerli materialların tədqiqi seleksiya işinin bazasını təşkil etməlidir. Müxtəlif ölkələrdən toplanmış ilkin materiallar da böyük rol oynayır (5).

Buğda bitkisinin davamlı və yüksək məhsuldar sortlarının yaradılması üçün tədqiqat işlərində istifadə olunan ilkin materialların düzgün seçilməsi vacibdir.

Bu zaman yüksək məhsuldar, yatmaya, şaxtaya, xəstəlik və ziyanvericilərə, quraqlığa davamlı sortların seçilməsi əhəmiyyət kəsb edir (4). Quraqlığa davamlı sortların MR üçün çox böyük əhəmiyyəti vardır. Akademik C.Ə.Əliyevin apardığı tədqiqat işlərindən belə bir nəticəyə gəlmək olar ki, Triticum durum genotipləri Triticum aestivum genotiplərinə nisbətən su çatışmazlığına daha yüksək davamlıdır (1).

Tədqiqatın əsas məqsədi ekoloji mənsəyi, həyat tərzini, növmüxtəlifliyi nəzərə alınmaqla, buğda nümunələrinin Naxçıvan MR-də suvarılma şəraitində həm ayrı-ayrı, həm də kompleks təsərrüfat əlamətlərinə, bioloji xüsusiyyətlərinə görə öyrənilməsi, qiymətləndirilməsi, onların müqayisəli xarakteristikası və seleksiya prosesində onlardan əhəmiyyətli şəkildə istifadə edilməsidir.

Mövzu üzrə çöl tədqiqat işləri AMEA Bioresurslar İnstitutunun təcrübə sahəsində suvarma şəraitində aparılır. Tədqiqat obyekti olaraq 2004-2005-ci il üçün buğda bitkisinin 253 nümunəsi götürülmüşdür.

Tarla şəraitində buğda nümunələrinin kolleksiya pi-